

Αθήνα, 10 Απριλίου 1987

Α.Π. 979

Προς τους κ.κ.

- 1) κ.Κ.Μπαντουβά
Υπουργό Μεταφορών & Επικοινωνιών
- 2) κ.Γ.Παπαντωνίου
Υφυπουργό Εθνικής Οικονομίας

Κύριοι,

Σας υποβάλλω τις εκθέσεις της επιτροπής εξυγίανσης του συστήματος Αστικών Συγκοινωνιών και του ΟΣΕ οι οποίες αναφέρονται στη πορεία της εξυγίανσης κατά το πρώτο τρίμηνο του 1987.

Σημειώνεται ότι η επιτροπή εξυγίανσης του ΟΑΣ αποτελείται από τους : Δ.Παπούλια πρόεδρο, Α.Πίκουλα εκπρόσωπο Οικονομικού Γραφείου Πρωθυπουργού, Δ.Καλυβιώτη εκπρόσωπο Υπουργείου Μεταφορών - Επικοινωνιών και Γ.Μυλωνά εκπρόσωπο ΟΑΣ.

Η επιτροπή εξυγίανσης του ΟΣΕ αποτελείται από τους : Δ.Παπούλια πρόεδρο, Β.Σωτηριάδου εκπρόσωπο του Οικονομικού Γραφείου Πρωθυπουργού, Α.Καλυβιώτη εκπρόσωπο του Υπουργείου Μεταφορών - Επικοινωνιών και Μ.Λαλακάκη εκπρόσωπο του ΟΣΕ.

Στις εργασίες της επιτροπής συμμετέχει και η Μ.Βρεττάκη ως εκπρόσωπος της Γ.Γ.ΔΕΚΟ.

Με εκτίμηση



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
Ο ΤΜΗΜΑΤΑΡΧΗΣ

Δημήτρης Β. Παπούλιας

Κοινοποίηση

1. κ. Σ. Φάλλη
Υφυπουργό Μεταφορών & Επικοινωνιών
2. κ. Α. Ρουσσόπουλο
Γεν. Γραμ. Υπουργ. Μεταφορών & Επικοινωνιών

Εκθεση πορείας εξυγίανσης του Συστήματος

Αστικών Συγκοινωνιών της Αθήνας

(ΟΑΣ, ΕΑΣ, ΗΣΑΠ, ΗΛΠΑΠ)

Σύμφωνα με την απόφαση του ΚΥΣΥΜ στις 21-11-1980 η επιτροπή εξυγίανσης των Αστικών Συγκοινωνιών εξειδίκευσε τους στόχους του προγράμματος δράσης.

Το σχετικό κείμενο, το οποίο επισυνάπτεται, έχει κατ'αρχήν συμφωνηθεί με τις διοικήσεις των οργανισμών οι οποίες δεσμεύτηκαν για την υλοποίησή του.

Απομένει η σύνταξη του χρονοδιαγράμματος όπου θα καθορίζονται κατά στάδια τα χρονικά πλαίσια πραγματοποίησης των στόχων.

Παρακάτω παρατίθενται αναλυτικά οι ενέργειες που έχουν γίνει το πρώτο τρίμηνο του 1987 από τους οργανισμούς για την υλοποίηση του προγράμματος εξυγίανσης.

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

1. ΚΟΣΤΟΛΟΓΗΣΗ

Όσον αφορά την κοστολόγηση ο ΟΑΣ ήρθε σε επαφή με τον φορέα Αστικών Συγκοινωνιών του Αμστερνταμ, που θεωρείται ότι εφαρμόζει το καλλίτερο σύστημα κοστολόγησης, και συμφωνήθηκε η μετάβαση υπαλλήλων του ΟΑΣ για διευρεύνηση και μελέτη αυτού του συστήματος.

Επίσης προτάθηκε η πρόσληψη δύο κοστολόγων.

2. ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ

Η μελέτη της αναδιοργάνωσης του συστήματος αστικών συγκοινωνιών της περιοχής της πρωτεύουσας προχώρησε στον προσδιορισμό εναλλακτικών λύσεων αναδιοργάνωσης του δικτύου των γραμμών και βρίσκεται τώρα στην φάση της αξιολόγησης των λύσεων αυτών.

Συγκεκριμένα προσδιορίσθηκαν έντεκα λύσεις αναδιοργάνωσης του δικτύου. Η αξιολόγηση των προτάσεων συνεχίζεται.

3. ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ ΚΟΙΝΟΥ ΚΑΙ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Ολοκληρώθηκε το πειραματικό μοντέλο οιάσης.

Ολοκληρώθηκε η εκπόνηση της μακέτας του συγκοινωνιακού χάρτη του Κέντρου της Αθήνας και του Πειραιά που θα κυκλοφορήσει τέλος Ιουνίου.

Εκτυπώνεται το πληροφοριακό φυλλάδιο της γραμμής - κορμού του Μενιδίου

Δημιουργήθηκε στον ΟΑΣ ειδικό Γραφείο Marketing.

4. ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

Η ΕΑΣ καθώς και ο ΗΛΠΑΠ έχουν οργανώσει σεμινάρια επιμόρφωσης προσωπικού.

5. ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΑΚΥΡΩΤΙΚΩΝ ΣΥΣΚΕΥΩΝ

Ετοιμάσθηκε η Διακήρυξη του διαγωνισμού, που προβλέπεται να γίνει το τέλος Απριλίου.

6. ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Υποβλήθηκε στο Δ.Σ. του ΟΑΣ σχετική εισήγηση που θα συζητηθεί σύντομα.

7. ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΔΕΩΦΟΡΕΙΩΝ

Η επιτροπή που συστήθηκε για να εξετάσει το θέμα θα ολοκληρώσει το έργο της μέχρι το τέλος Απριλίου.

8. ΡΥΘΜΙΣΗ ΜΕΡΟΥΣ ΤΟΥ ΧΡΕΟΥΣ

Ο ΟΑΣ έχει συμφωνήσει με το Ταχ. Ταμειυτήριο τη ρύθμιση, του χρέους, αλλά παραμένει το γενικότερο πρόβλημα του νομικού τύπου που θα πάρει η ρύθμιση.

ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

(ΟΑΣ - ΕΣΑ - ΗΣΑΠ - ΗΛΙΑΠ)

Εξειδίκευση των στόχων του προγράμματος δράσης σύμφωνα με την απόφαση του ΚΥΣΥΜ στις 21.11.1986.

A. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

1. Προσδιορισμός στόχων του συστήματος

Θα πρέπει το σύστημα Αστικών Συγκοινωνιών να καθορίσει τους γενικότερους και ειδικότερους στόχους που αφορούν την αποδοτικότητα, αποτελεσματικότητα και εκμετάλλευση του συστήματος προσδιορίζοντας μετρήσιμα κριτήρια και ρεαλιστικούς τρόπους υλοποίησης των στόχων (πχ. συγκράτηση των δαπανών στα επίπεδα του τιμάριθμου, βελτίωση της σχέσης κατανάλωσης καυσίμων ανά χιλ/τρο)

Η πραγματοποίηση των στόχων θα αποσκοπεί στη συμπίεση του κόστους λειτουργίας χωρίς μείωση των προσφερόμενων υπηρεσιών.

2. ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΟΣΤΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Η κοστολόγηση θα έχει σαν στόχο την εύρεση του προβλεπόμενου κόστους των προσφερόμενων υπηρεσιών και τη συμμετοχή σ' αυτό των επιμέρους θέσεων κόστους που το απαρτίζουν.

Σε πρώτη φάση θα πρέπει να μελετηθούν και να αξιολογηθούν τα εφαρμοζόμενα συστήματα κοστολόγησης ομοειδών φορέων σε άλλες χώρες. Στη συνέχεια θα ακολουθήσει η μελέτη εφαρμογής στις αστικές συγκοινωνίες της πρωτεύουσας. Η σταδιακή έναρξη υλοποίησης του έργου θα πρέπει να αρχίσει τον επόμενο χρόνο.

3. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Παράλληλα με τη μελέτη του συστήματος Κοστολόγησης θα πρέπει να εντοπιστούν ωρισμένες θέσεις κόστους όπου χρειάζεται να γίνουν άμεσες παρεμβάσεις (έλεγχοι, μεταβολή διαδικασιών κλπ.) για τη μείωση των δαπανών.

4. ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Η μελέτη της αναδιοργάνωσης του δικτύου των Αστικών Συγκοινωνιών έχει στόχο να προσδιορίσει ένα σύστημα το οποίο θα προσφέρει το υψηλότερο δυνατό επίπεδο εξυπηρέτησης στο επιβατικό κοινό στο χαμηλότερο δυνατό κόστος ενώ ταυτόχρονα, και χωρίς να υποβαθμίζονται οι συγκοινωνιακές ανάγκες του σήμερα, θα προωθεί και την ανάπτυξη της περιοχής όπως προβλέπεται από το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας.

Η μελέτη χωρίζεται σε τρεις φάσεις:

- α. Προσδιορισμός της ζήτησης για μετακινήσεις
- β. Προσδιορισμός της προσφοράς για εξυπηρέτηση των μετακινήσεων
- γ. Προσδιορισμός και αξιολόγηση εναλλακτικών λύσεων.

Σήμερα η μελέτη βρίσκεται στη τρίτη φάση της αξιολόγησης των εναλλακτικών λύσεων και επιλογής της προσφορότερης. Η φάση αυτή θα ολοκληρωθεί με την ανάπτυξη σε μεγάλη λεπτομέρεια της βέλτιστης λύσης και με την κατάρτιση ενός προγράμματος υλοποίησής της.

Επίσης να γίνουν προτάσεις για τρόπους βελτίωσης της λειτουργίας του δικτύου και περιορισμός κόστους (π.χ. αύξηση ταχύτητας οχημάτων, περιορισμός των δρομολογίων σε γραμμές με μικρή κίνηση αλλά με ακρίβεια διέλευσης των οχημάτων από τις στάσεις κ.λ.π.)

5. Αξιοποίηση ακίνητης περιουσίας και μεταφορικών μέσων

Προτείνεται η συγκρότηση επιτροπής η οποία θα καταρτίσει μελέτη σκοπιμότητας για την αξιοποίηση τόσο της ακίνητης περιουσίας των φορέων όσο και του χώρου που διατίθενται για διαφημίσεις στα μεταφορικά μέσα.

6. Βελτίωση εξυπηρέτησης επιβατικού κοινού-Προώθηση υπηρεσιών

Η αναβάθμιση των προσφερόμενων υπηρεσιών, με δεδομένο το δίκτυο Αστικών Συγκοινωνιών και τα μεταφορικά του μέσα, στοχεύει στη προσέλκυση επιβατικού κοινού.

Παρεμβάσεις για τη βελτίωση της εξυπηρέτησης πρέπει να γίνουν στους τομείς α) της πληροφόρησης β) του χώρου αναμονής και γ) των μέσων μεταφοράς. Αναλυτικότερα για την πληροφόρηση του επιβατικού κοινού έχουν προγραμματιστεί :

- ι) Συγκοινωνιακός χάρτης του Κέντρου της Αθήνας και του Πειραιά
- ιι) Τηλεφωνικό κέντρο που θα δίνει πληροφορίες για τις Αστικές Συγκοινωνίες .
- ιιι) Πινακίδες με πληροφορίες για τις διαδρομές στις στάσεις και στα οχήματα .
- ιiv) Ενημερωτικό φυλλάδιο με πληροφορίες (αφειτηρίες, διαδρομές, ώρες διέλευσης οχημάτων, ειδικά δρομολόγια κ.λ.π.) .

Για τη βελτίωση του χώρου αναμονής των επιβατών πρέπει να γίνουν:

- ι) Μελέτη μοντέλου νέας πινακίδας στάσης
- ιι) Βελτίωση των στεγάστρων
- ιιι) Βελτίωση των σταθμών του ΗΣΑΠ (με βάσει την λειτουργικότητα, την αισθητική κ.λ.π.) .

Για τα μέσα μεταφοράς προτείνονται :

- ι) Να μελετηθούν μικρές τροποποιήσεις που μπορούν να γίνουν στο εσωτερικό των λεωφορείων, τρόλλεϋ και βαγονιών για την καλύτερη διακίνηση, στήριξη και γενικά εξυπηρέτηση του επιβάτη (χειρολαβές, στηρίγματα, καθίσματα, πινακίδες κ.λ.π.) Επίσης να αξιοποιηθούν οι υφιστάμενες σχετικές μελέτες.
- ιι) Να υποβληθούν προτάσεις για προδιαγραφές νέων οχημάτων που θα χρησιμεύσουν σε μελλοντικές αγορές και οι οποίες

θα έχουν σχέση με την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβάτη στο όχημα.

Παράλληλα με τις παραπάνω ενέργειες, είναι απαραίτητο να γίνει συστηματική μελέτη που θα επεξεργαστεί ένα ευρύτερο στρατηγικό σχέδιο αναβάθμισης και προώθησης των μέσων Αστικής Συγκοινωνίας.

7. Οργανωτικό Σχήμα

Επανεξέταση του οργανωτικού σχήματος τόσο μέσα στο κάθε φορέα όσο και μεταξύ φορέων με στόχο την αποτελεσματική λειτουργία, την ευελιξία, τον περιορισμό του κόστους λειτουργίας και τη βελτίωση των εργασιακών σχέσεων στα πλαίσια μίας διαδικασίας ενοποίησης.

Συγκεκριμένα οι φορείς Σ.Α.Σ. (ΕΑΣ, ΗΣΑΠ, ΗΠΑΠ, ΟΑΣ) θα πρέπει να εξετάσουν εναλλακτικές λύσεις και να προτείνουν το αποτελεσματικότερο οργανωτικό πλαίσιο λειτουργίας τους, το οποίο στη συνέχεια απαιτεί πολιτικές αποφάσεις.

8. Εκσυγχρονισμός

Μελέτη για τη βελτίωση των μεθόδων εργασίας και την εφαρμογή συστημάτων ελέγχου με στόχο την αποτελεσματικότερη λειτουργία των Αστικών Συγκοινωνιών. Επίσης να μελετηθεί το σύστημα πληροφόρησης της διοίκησης των φορέων.

Επιμόρφωση προσωπικού

Να μελετηθεί το θέμα της επιμόρφωσης του προσωπικού και να προταθούν προγράμματα εκπαίδευσης του.

Β. ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

1. Προμήθεια ακυρωτικών συσκευών

Η διαδικασία προμήθειας των ακυρωτικών συσκευών θα πρέπει να ολοκληρωθεί το συντομότερο δυνατόν ώστε η τοποθέτηση τους στα οχήματα να αρχίσει τέλος του 1987.

2. Τιμολογιακή πολιτική

Ο ΟΑΣ θα πρέπει να προτείνει για έγκριση στα αρμόδια Υπουργεία βασικές αρχές τιμολογιακής πολιτικής μέχρι τον Ιούνιο του 1987. Παράλληλα να υποβληθεί πρόταση από τον ΟΑΣ στα αρμόδια Υπουργεία σχετική με την πολιτική Αστικών Συγκοινωνιών.

Γ. ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

1. Επενδύσεις ΗΣΑΠ

Θα πρέπει να προχωρήσουν τα κυρία έργα της γραμμής των ΗΣΑΠ για την επόμενη διετία 1987-1988 και τα οποία είναι:

Ανανέωση γραμμής

Υποσταθμοί έλξης

Εκσυγχρονισμοί σταθμών

Κατασκευή νέων σταθμών

Έργα τεχνικής υποστήριξης σιδηροδρόμου

Προμήθεια εξοπλισμού έλξης

Προμήθεια 50 οχημάτων σιδηροδρόμου

2. Τροχαίο υλικό

Να μελετηθεί η επάρκεια και καταλληλότητα του υπάρχοντος τροχαίου υλικού στα πλαίσια της αναδιάρθρωσης των δρομολογίων, της εφαρμογής του συστήματος κοστολόγησης σε συνδιασμό με το σχεδιασμό του ΜΕΤΡΟ.

Να μελετηθούν και να προσδιοριστούν οι ανάγκες μεταφορικών μέσων για το μέλλον λαμβανομένης υπόψη και της διάρκειας ζωής του υπάρχοντος τροχαίου υλικού και να καθοριστούν οι τύποι και οι προδιαγραφές των νέων οχημάτων.

3. Επισκευές λεωφορείων

Μέσα στο πρώτο τρίμηνο του 1987 θα πρέπει να υποβληθούν προτάσεις για το βραχυπρόθεσμο τρόπο αντιμετώπισης του προβλήματος των επισκευών των λεωφορείων καθώς και εναλλακτικές λύσεις για τη μόνιμη αντιμετώπισή του.

Δ. ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ

1. Επιχορήγηση Τακτικού Προϋπολογισμού

Προτείνεται η συγκρότηση ομάδας με την συμμετοχή και εκπροσώπου του Υπουργείου Οικονομικών για τον προσδιορισμό των εξωτερικών οφελών του συστήματος Αστικών Συγκοινωνιών. Σαν εξωτερικά οφέλη νοούνται οι θετικές επιδράσεις στο κυκλοφοριακό, κατανάλωση καυσίμων, περιβάλλον κ.λ.π. από την λειτουργία των Αστικών Συγκοινωνιών στην ευρύτερη περιοχή της πρωτεύουσας. Τα εξωτερικά οφέλη σε συσχετισμό με την τιμολογιακή πολιτική θα αποτελέσουν τη βάση για τον καθορισμό του ύψους της επιχορηγήσης του Τακτικού Προϋπολογισμού.

2. Ρύθμιση μέρους Χρέους

Με την σχετική για την εξυγίανση του ΟΑΣ απόφαση του ΚΥΣΥΜ ρυθμίζεται μέρος του χρέους (χρεωλύσια) προς το Ταχ. Ταμειυτήριο ως εξής:

α) Για το 1987	Δρχ.	5.000	εκατ. δρχ.
β) Για το 1988	"	10.000	"
γ) Για το 1989	"	8.000	"

Η ρύθμιση προβλέπει εξόφληση σε 15 χρόνια με 4ετή περίοδο χάριτος και επιτόκιο τουλάχιστον ίσο προς το κόστος διαχείρισης των καταθέσεων και όχι ανώτερο από το τρέχον επιτόκιο δανεισμού των ΔΕΚΟ.

3. Συναρμοδιότητες φορέων Υπουργείων

Προτείνεται η συγκρότηση ομάδας με ειροσώπους από τους συναρμόδιους φορείς με σκοπό τη καταγραφή των αρμοδιοτήτων των επί μέρους φορέων για τον εντοπισμό των σχετικών προβλημάτων (επικαλύψεις, ελλείψεις συντονισμού κ.λ.π.) και υποβολή προτάσεων για την αντιμετώπισή του.

ΠΟΡΕΙΑ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗΣ Ο Σ Ε

Σύμφωνα με την απόφαση του ΚΥΣΥΜ στις 21-1-1986 η επιτροπή εξυγίανσης του ΟΣΕ εξειδίκευσε τους στόχους του προγράμματος δράσης.

Το σχετικό κείμενο, το οποίο επισυνάπτεται, έχει συμφωνηθεί κατ'αρχή με τη διοίκηση του Οργανισμού η οποία και δεσμεύτηκε για την υλοποίησή του.

Επίσης επισυνάπτεται χρονοδιάγραμμα όπου καθορίζονται κατά στάδια τα χρονικά πλαίσια πραγματοποίησης των στόχων.

Ο Σ Ε

Εξειδίκευση των στόχων του προγράμματος δράσης σύμφωνα με την απόφαση του ΚΥΣΥΜ στις 21.11.1986.

A- ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

1- Οριστικοποίηση του νέου Οργανογράμματος (Υπηρεσιακός Οργανισμός) και χρονοδιάγραμμα εφαρμογής του.

Το Οργανόγραμμα θα πρέπει:

- να χαρακτηρίζεται από πνεύμα λιτότητας και να προβλέπει μόνο τις απαραίτητες θέσεις πλήρους απασχόλησης ανωτέρων, μέσων και κατωτέρων στελεχών για την ομαλή και αποτελεσματική λειτουργία της επιχείρησης.

- να περιορίζει την γραφειοκρατία και να εξαλείφει την επικάλυψη αρμοδιοτήτων.

- να προωθεί την αποκέντρωση.

Απαιτείται μια μελέτη που θα καθορίζει από τη μια τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για την ορθή εφαρμογή της αποκεντρωμένης λειτουργίας και από την άλλη τους τρόπους και διαδικασίες που πρέπει να χρησιμοποιηθούν για να εξασφαλιστεί η ύπαρξη αυτών των προϋποθέσεων. Επί πλέον η μελέτη αυτή θα πρέπει να καθορίζει τα σχέδια κατά επίπεδο και το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής της. Επίσης να λάβει υπόψη τις νέες απαιτήσεις που θα προκύψουν από την διαδικασία εξυγίανσης, κοστολόγηση, προγραμματισμό, απολογιστικό έλεγχο κλπ.

Το οργανόγραμμα αποκτά καθοριστικό ρόλο για την αποτελεσματική λειτουργία της επιχείρησης, τον καθορισμό του απαραίτητου προσωπικού και τη σωστή πολιτική προσλήψεων.

2- Αξιολόγηση και έγκριση του ιδρυτικού νόμου

3- Προγραμματισμός:

- οριστικοποίηση του στρατηγικού σχεδιασμού (15-ετής) και του μεσοπρόθεσμου προγράμματος (2ο 5-ετές 1988-1992).

- Εξειδίκευση σε ετήσια προγράμματα συνολικά για την επιχείρηση αλλά κύρια για κάθε Δ/νση και Υπηρεσία. Έτσι κάθε Διεύθυνση πρέπει να έχει προϋπολογισμό και στόχους για

εκτελέσεις έργων, δαπάνες κλπ.

- 4- Μελέτη και εφαρμογή νέου οικονομικού management
- 5- Εκπαίδευση του προσωπικού για βελτίωση της απόδοσής του και την προσαρμογή του στις εξελισσόμενες ανάγκες της Επιχείρησης. Απαιτείται κατ'αρχήν μελέτη που θα καθορίζει το πρόγραμμα επιμόρφωσης.
- 6- Εκπόνηση νέου αξιοκρατικού συστήματος κρίσης και αξιολόγησης του προσωπικού.
- 7- Ανάπτυξη συστήματος κοστολόγησης. Οι στόχοι του συστήματος θα είναι και ο εντοπισμός δυσλειτουργιών καθώς και ο εντοπισμός μονάδων ή καθιερωμένων διαδικασιών με υψηλό κόστος, ώστε να υπάρξουν διορθωτικές ενέργειες.
- 8- Επανεξέταση του συστήματος προμηθειών και διαχείρισης και χάραξη πολιτικής για την μείωση των αποθεμάτων.
- 9- Επέκταση και ενεργοποίηση σε υψηλό επίπεδο της τεχνικής του MARKETING με την πρόσληψη καταλλήλων στελεχών μετά απο εισήγηση του ΟΣΕ.
- 10- Οριστικοποίηση του κοινωνικού ισολογισμού.
- 11- Μελέτη για την οργάνωση των σταθμών διαλογής προκειμένου να μειωθεί ο χρόνος συνθέσεων αμαξοστοιχιών.
- 12- Να συνταχθούν μελέτες απο τους τομείς Έλεξης-Γραμμής-Εκμετάλλευσης για την εξεύρεση λύσεων των αμαξοστοιχιών και να αυξηθεί η αξιοπιστία των δρομολογίων.

B. ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Επιβατικές μεταφορές

Να μελετηθεί και να προγραμματιστεί η τιμολογιακή πολιτική επιβατηγών μεταφορών η οποία θα λαμβάνει υπόψη της το οριακό κόστος μεταφοράς με τις εξής προϋποθέσεις:

- (α) Η πλήρης εφαρμογή της θα γίνει μετά την αποπεράτωση των έργων εκσυγχρονισμού κάθε τμήματος γραμμής και την προμήθεια του νέου τροχαίου υλικού ώστε οι προσφερόμενες υπηρεσίες προς το κοινό να είναι καλύτερες.
- (β) Το τιμολόγιο που θα προκύπτει με βάση το οριακό κόστος θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη του το τιμολόγιο των ανταγωνιστών και το επίπεδο ποιότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών.

Εμπορευματικές μεταφορές

Να μελετηθεί και να προγραμματιστεί το νέο τιμολόγιο εμπορευματικών μεταφορών με τις παρακάτω τάσεις:

- (α) Απλούστευση των σχετικών διαδικασιών τιμολόγησης με αντίστοιχη μείωση των πολυπληθών τιμολογιακών κλάσεων.
- (β) Προσαρμογή των κομίστρων στα επίπεδα που επιτρέπει το οριακό κόστος.
- (γ) Ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων για το κατ' εξοχήν σιδηροδρομικό έργο, (μαζικές μεταφορές σε συνάρτηση με το μεταβλητό κόστος).

Γ- Επενδύσεις

1- Εξυγίανση της επισκευαστικής βάσης:

- βελτίωση της λειτουργικότητας των εγκαταστάσεων με επένδυση κεφαλαίου για καλύτερη οργάνωση με ορθολογική γενική χωροταξική αναδιοργάνωση των παλαιών και προσθήκη νέων εγκαταστάσεων, αλλά και εκσυγχρονισμό του μηχανολογικού εξοπλισμού.
- Θεωρείται βέβαιο ότι τα υπάρχοντα εργοστάσια θα συνεχίσουν να λειτουργούν για αρκετά χρόνια και θα πρέπει να εκσυγχρονιστούν για να ανταποκριθούν στις προβλεπόμενες αυξημένες απαιτήσεις ζήτησης τροχαίου υλικού.
- καλύτερος προγραμματισμός για την συντήρηση του τροχαίου υλικού.
- καθορισμός στρατηγικών στόχων για την βελτίωση της συντήρησης (πχ. επιλογή και προτεραιότητα επισκευής στους τύπους μηχανών που θα επιταχύνουν την μείωση της ακινησίας).
- ανάθεση της επισκευής των ακινητοποιημένων μηχανών σε ιδιώτες που έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον για άμεση μείωση των ακινησιών του τροχαίου υλικού και μέχρις ότου αποδώσουν οι επενδύσεις εκσυγχρονισμού των εργοστασίων.
- εκποίηση μηχανών που έχουν ακινησία κατά 100% καθώς και τυχόν άλλων προβληματικών τύπων.
- παρακολούθηση της Διακήρυξης με αριθμό 294/83

2- Εφαρμογή πληροφορικής σ' όλους τους τομείς του ΟΣΕ.

3- Έργα εκσυγχρονισμού της γραμμής και των μονίμων εγκαταστάσεων.

- αποπεράτωση της διπλής γραμμής Αθήνα - Λάρισα, πλήν του ορεινού τμήματος Τιθορέα - Δομοκός.
- αποπεράτωση της σηματοδότησης στα τμήματα Οινόη - Τιθορέα και Δομοκός - Λάρισα.
- διπλή γραμμή Λάρισα - Πλατύ
- αποπεράτωση των τηλεπικοινωνιών στη γραμμή Αθήνα - Θεσ/νίκη - Ειδομένη.

- αποπεράτωση της ανακαίνισης της γραμμής Θεσ/νίκης - Ειδομένης.
- επιτάχυνση έναρξης της σηματοδότησης της γραμμής Θεσ/νίκης - Ειδομένης με στόχο την ταχεία αποπεράτωση.

4- Να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στις συμπληρωματικές ενέργειες ώστε η αυξημένη, μετά την αποπεράτωση των έργων, χωρητικότητα του δικτύου να αξιοποιηθεί. Αναφέρονται μερικές τέτοιες ενέργειες: μέτρα εμπορικής πολιτικής, MARKETING, διαφήμιση, απ'ευθείας συνδέσεις με βιομηχανίες, βελτίωση σταθμών διαλογής κλπ.

5- Κατά την κατάρτιση του 2ου 5-ετούς προγράμματος να ιεραρχηθούν οι στόχοι αφού ληφθούν υπόψη η συμπληρωματικότητα των επενδύσεων και η ανάγκη για συνδυασμένο προγραμματισμό των επενδύσεων στη γραμμή, σε τροχαίο υλικό και σε αλλαγές στην οργάνωση της εκμετάλλευσης, ώστε να κερδιθεί ο χαμένος χρόνος και ν'αποδώσουν οι επενδύσεις το ταχύτερο δυνατό.

6- Οι προτάσεις για νέες επενδύσεις θα πρέπει να βασίζονται σε επίκαιρες και τεκμηριωμένες τεchnοοικονομικές μελέτες σκοπιμότητας. Επίσης να συνταχθούν νέες και επίκαιρες μελέτες σκοπιμότητας για τις γραμμές Καλαμπάκα - Κοζάνη, προσπέλαση Ιονίου Πελάγους και γραμμή Βόλος - Παλαιοφάρσαλα.

Δ- Σχέσεις με το Δημόσιο

- 1- Ν'αποσαφηνιστούν οι διαδικασίες της κοινωνικοποίησης.-
- 2- Φορείς στους οποίους παρέχονται εκπτώσεις να αποζημιώσουν τον ΟΣΕ καταβάλλοντας το αντίστοιχο κόστος.-
- 3- Να γίνει προσπάθεια αξιοποίησης των δυνατοτήτων επέκτασης της συνεργασίας του ΟΣΕ με Δημόσιες Επιχειρήσεις (ΣΥΝΕΛ, ΚΥΔΕΠ, ΔΕΗ).-
- 4- Να συντονιστούν οι ενέργειες για συνεννόηση του ΟΣΕ με τους φορείς Αστικών Συγκοινωνιών για την προώθηση του προαστικού σιδ/μου.-
- 5- Το Δημόσιο να εκπληρώνει κάθε χρόνο την συμβατική του υποχρέωση για κάλυψη των Ταμειακών ελλειμάτων του ΟΣΕ απο τον Τακτικό Προϋπολογισμό, συμπεριλαμβανομένων και των υποχρεώσεων του προς τρίτους (Ταμεία, Διύλιστήρια κλπ).-
- 6- Το Δημόσιο να εξασφαλίζει την χρηματοδότηση των προβλεπομένων απο τα 5-ετή προγράμματα του ΟΣΕ επενδύσεων με στόχο την ταχεία αποπεράτωσή τους.-
- 7- Να μελετηθεί ένα σύστημα συνδιασμένων μεταφορών.-
- 8- Να μελετηθεί ένα σύστημα για την βελτίωση της κατονομής του υπεραστικού μεταφορικού έργου.-
- 9- Να προβλεφθεί καλύτερη διανομή των επενδύσεων στο δρόμο και το σιδ/μο, ώστε να αυξηθούν οι επενδύσεις και να περατωθούν το ταχύτερο τα έργα για την ταχύτερη απόδοση του επενδεδυμένου κεφαλαίου.-
- 10- Να διασαφηνιστούν οι αρμοδιότητες έγκρισης των προμηθειών.-
- 11- Να δοθεί έγκριση για ΣΑΔΔ (Σύλ. Αποφ. Διοικ. Δαπανών), με στόχο την αντιμετώπιση της προβλεπόμενης αύξησης της χρηματοδότησης του επενδυτικού προγράμματος και της αναμενόμενης και στα επόμενα χρόνια έντασής του με παρακολούθηση της ορθολογικής οικονομικής διαχείρισης και εξέλιξης των έργων.-
- 12- Να δοθεί η δυνατότητα στον ΟΣΕ Προσλήψεων:
 - 12.1. για να διατηρεί σταθερό το πλήθος των εγκεκριμένων, μέσω του Υπηρεσιακού Οργανισμού Οργανικών Θέσεων.
Αυτό κρίνεται απαραίτητο για να υπάρχει μια συνεχής ροή ανανέωσης του προσωπικού του, γιατί μαζικές προσλήψεις δημιουργούν προβλήματα τόσο στην αρχή με την μαζική απειρία όσο και κατά την εξέλιξη (συρροή ορισμένων σειρών -

προστριβές εξέλιξης - περιοδική γήρανση με αύξηση κόστους μισθοδοσίας και μείωση παραγωγικότητας).

12.2. έκτακτου προσωπικού διαφόρων ειδικοτήτων για τα έργα επενδύσεων μέχρις ενός ανώτατου ορίου, που θα καθορισθεί απο μελέτη του ΟΣΕ με βάση το 5-ετές πρόγραμμα, ώστε και η ροή των έργων να είναι σταθερή αλλά και να μη χρειάζονται μεγάλες αυξομειώσεις του προσωπικού αυτού.

Οι μονιμοποιήσεις που θα γίνονται με βάση την § 12.1 θα γίνονται κατά προτίμηση απο αυτό το προσωπικό, ώστε αφενός να μην παραμένει επι μακρού έκτακτο (κοινωνικοί λόγοι) και αφετέρου θα εντάσσεται ήδη εκπαιδευμένο και δοκιμασμένο προσωπικό.

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΣΤΟΧΟΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΔΡΑΣΗΣ ΟΣΕ
(Απόφαση ΚΥΣΥΜ/21-11-1986)

28/12

Είδος Δραστηριότητας

Αρμόδιος
για
ενέργεια

5. Εκπαίδευση προσωπικού

- α. Ανέγερση κτιρίου σιδ/κής Σχολής
- β. Πρόγραμμα Σπουδών
- γ. Εκπαίδευση προσωπικού στην ηλεκτροκίνηση

ΟΣΕ

6. Εκπόνηση νέου αξιολογτικού συστήματος κρίσης και αξιολόγησης προσωπικού

- α. Σύνταξη- Έγκριση ΔΣ
- β. ΑΣΚΕ
- γ. Έγκριση Υπουργείων

ΟΣΕ

ΑΣΚΕ

Υπ.Εργασίας,
ΥΠΜΕ

7. Ανάπτυξη συστήματος κοστολόγησης

ΟΣΕ

8. Επανεξέταση του συστήματος προμηθειών και διαχείρισης υλικού

- α. Μελέτη συστήματος
- β. Έγκριση

ΟΣΕ

ΥΠΕΘ, ΥΠΕΜΠ,
ΥΠΜΕ

9. Επέκταση και ενεργοποίηση της τεχνικής του MARKETING

- α. Πρόσληψη προσωπικού
 - (1) Εισήγηση ΟΣΕ
 - (2) Πρόσληψη

ΟΣΕ

ΥΠΜΕ

Υπ.Προεδρίας

β. ΜΕΛΕΤΗ

* Απο το ΥΜΕ ο κρονα επιτ. αλληλ. διαδικασίες
Για την πραγματοποιηη ηροβλ. και ωχροσος
επιταται χρονο 6μην ε ηποια (εξαρτ. απο
επιλογη, προβλ. αλ.)

ΟΣΕ

Διάρκεια εκτέλεσης

1ο Τρίμηνο	1987				1988				1989				Μετά το 1989
	2ο	3ο	4ο	1ο	2ο	3ο	4ο	1ο	2ο	3ο	4ο		

Παρατηρήσεις

Δεν εξαρτάται από τον ΟΣΕ

Δεν εξαρτάται από τον ΟΣΕ

Δεν εξαρτάται από τον ΟΣΕ

Εξαρτάται από την πρόσληψη

προσωπικού

Είδος Δραστηριότητας

Αρμόδιος
για
ενέργεια

10. Οριστικοποίηση του Κοινωνικού Ισολογισμού

α. Προτάσεις

β. Έγκριση

ΟΣΕ
ΑΣΚΕ
ΥΠΕΘΟ, ΥΠΜΕ

11. Βελτίωση οργάνωσης των σταθμών διαλογής

α. Μελέτη

β. Υλοποίηση

ΟΣΕ

12. Περιορισμός των καθυστερήσεων των αμαξ.

α. Έλεξη

(1) Μελέτη

(2) Εφαρμογή

β. Γραμμή

(1) Σύνταξη Κανονισμών

(2) Εφαρμογή

γ. Εκμετάλλευση

(1) Μελέτη

(2) Εφαρμογή

Διάρκεια εκτέλεσης													Μετά το 1989	Παρατηρήσεις	
1987				1988				1989							
1 ^ο Τρίμηνο	2 ^ο "	3 ^ο "	4 ^ο "	1 ^ο "	2 ^ο "	3 ^ο "	4 ^ο "	1 ^ο "	2 ^ο "	3 ^ο "	4 ^ο "				
															Δεν εξαρτάται από τον ΟΣΕ

Είδος Δραστηριότητας

Αρμόδιος
για
ενέργεια

Β. ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

1. Επιβατικές Μεταφορές

α. Μελέτη-Σύνταξη Νέου Τιμολογίου
σταδιακής εφαρμογής

β. Έγκριση ΔΣ-ΑΣΚΕ

γ. Έγκριση Υπουργείων

ΟΣΕ

ΟΣΕ,ΑΣΚΕ

ΥΠΜΕ, ΥΠΕΘ

2. Εμπορευματικές Μεταφορές

α. Μελέτη-Σύνταξη Νέου Τιμολογίου
σταδιακής εφαρμογής

β. Έγκριση ΔΣ-ΑΣΚΕ

γ. Έγκριση Υπουργείων

ΟΣΕ

ΟΣΕ,ΑΣΚΕ

ΥΠΜΕ, ΥΠΕΘ

Διάρκεια εκτέλεσης

1987				1988				1989				Μετά το 1989
1 ^ο Τρίμηνο	2 ^ο "	3 ^ο "	4 ^ο "	1 ^ο "	2 ^ο "	3 ^ο "	4 ^ο "	1 ^ο "	2 ^ο "	3 ^ο "	4 ^ο "	

Παρατηρήσεις

Δεν εξαρτάται από τον ΟΣΕ

Δεν εξαρτάται από τον ΟΣΕ

Είδος Δραστηριότητας

Αρμόδιος
για
ενέργεια

Γ. ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

1. Εξυγίανση της επισκευαστικής βάσης

α. Βελτίωση της λειτουργικότητας των εγκαταστάσεων

(1) Μελέτη

ΟΣΕ

(2) Υλοποίηση

ΟΣΕ

β. Βελτίωση προγρ/σμού για τη συντήρηση του τροχαίου υλικού

(1) Μελέτη

ΟΣΕ

(2) Υλοποίηση

ΟΣΕ

γ. Καθορισμός στρατηγικών στόχων για τη βελτίωση της συντήρησης

ΟΣΕ

δ. Ανάθεση επισκευής μηχανών σε ιδιώτες

(1) Μελέτη

ΟΣΕ

(2) Υλοποίηση

ΟΣΕ

ε. Εκπόηση μηχανών

(1) Προτάσεις

ΟΣΕ

(2) Εκπόηση

ΟΔΔΥ

στ. Παρακολούθηση διακ/ξης 294/83 & μεταφορά Τεχνογνωσίας

(1) Έγκριση προγράμματος παραλαβής υλικού

ΟΣΕ

(2) Πρόσληψη 12 Μηχανικών, 12 Τεχνολόγων και 3 Κοστολόγων

ΥΠΜΕ, Υπ. Προεδ.
* έως παράληψη

Είδος Δραστηριότητας

Αρμόδιος
για
ενέργεια

2. Εφαρμογή Πληροφορικής σε όλους τους τομείς

α. Έγκριση 3ετούς προγράμματος

Υπ. Προεδρίας

β. Πρόσληψη 9 προγραμματιστών-αναλυτών

ΥΠΜΕ, ΟΣΕ

γ. Πληροφορικό σύστημα διαχείρισης βαγονιών

ΟΣΕ

δ. Πληροφορικό σύστημα διαχείρισης προσωπικού

ΟΣΕ

ε. Πληροφορικό σύστημα διαχείρισης αποθεμάτων υλικού

ΟΣΕ

στ. Εκπαίδευση προσωπικού (στα μηχανήματα)

ΟΣΕ

ζ. Προμήθεια νέου κεντρικού ηλεκτρονικού υπολογιστή

Υπ. Προεδρίας

ΥΠΜΕ, ΟΣΕ

3. Έργα εκσυγχρονισμού γραμμής και μονίμων εγκαταστάσεων

ΟΣΕ

α. Αποπεράτωση διπλής γραμμής "Αθήνα-Λάρισα", πλην του τμήματος "Τιθορέα-Δομοκός", σήραγγας Ορφανών και Γέφυρας Ενιπέα

β. Σήραγγα Ορφανών και Γέφυρα Ενιπέα

γ. Σηματοδότηση "Οιινόη-Τιθορέα"

δ. " " "Δομοκός-Λάρισα"

Είδος Δραστηριότητας

Αρμόδιος
για
ενέργεια

- ε. Διπλή γραμμή "Λάρισα-Πλατύ"
- στ. Τηλεπικοινωνίες "Αθήνα-Θεσ/νίκη-Ειδομένη"
- ζ. Ανακαίνιση επιδομής "Θεσ/νίκη-Ειδομένη"
- η. Σηματοδότηση "Θεσ/νίκη-Ειδομένη"
- θ. Ηλεκτροκίνηση "Θεσ/νίκη-Ειδομένη"
4. Συμπληρωματικές δραστηριότητες (βιομηχανικές συνδέσεις, εμπορική πολιτική, διαφήμιση, κλπ)
5. Σύνταξη νέων και επικαιροποίηση και συμπλήρωση μελετών σκοπιμότητας
- α. Ενωτική γραμμή "Καλαμπάκα-Κοζάνη"
- β. Γραμμές προσπέλασης Ιονίου Πελάγους
- γ. Γραμμή "Βόλος-Παλιοφάρσαλος"

ΟΣΕ

ΟΣΕ

Διάρκεια εκτέλεσης

1987				1988				1989				Μετά το 1989
1 ^ο Τρίμηνο	2 ^ο	3 ^ο	4 ^ο	1 ^ο	2 ^ο	3 ^ο	4 ^ο	1 ^ο	2 ^ο	3 ^ο	4 ^ο	

Παρατηρήσεις

Περιλαμβάνονται και παραλλαγές στη χάραξη.

Είδος Δραστηριότητας

4

Αρμόδιος
για
ενέργεια

ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ

1. Ν' αποσαφηνιστούν οι διαδικασίες της κοινωνικοποίησης
2. Φορείς στους οποίους παρέχονται εκπτώσεις, να αποζημιώσουν τον ΟΣΕ, καταβάλλοντας το αντίστοιχο κόστος.
3. Να γίνει προσπάθεια αξιοποίησης των δυνατοτήτων επέκτασης της συνεργασίας του ΟΣΕ με Δημόσιες Επιχειρήσεις (ΣΥΝΕΛ, ΚΥΔΕΠ, ΔΕΗ)
4. Να συντονιστούν οι ενέργειες για συνεννόηση του ΟΣΕ με τους φορείς αστικών συγκοινωνιών για την προώθηση του προαστικού σιδηροδρόμου
5. Το Δημόσιο να εκπληρώνει κάθε χρόνο τη συμβατική του υποχρέωση, για κάλυψη των Ταμειακών ελλειμμάτων του ΟΣΕ από τον Τακτικό Προϋπολογισμό, συμπεριλαμβανομένων και των υποχρεώσεών του προς τρίτους (Ταμεία, Διυλιστήρια κλπ)
6. Το Δημόσιο να εξασφαλίζει τη χρηματοδότηση των προβλεπομένων από τα 5ετή προγράμματα του ΟΣΕ επενδύσεων, με στόχο την ταχεία αποπεράτωσή τους.

ΥΠΕΘΟ, ΥΜΕ

Κυβερν. Εθνικ. Οικονομ.

ΟΣΕ
Γ.Γ. Δεκο, ΥΜΕ

ΟΣΕ, ΟΑΣ, ΥΜΕ

Υπ. Οικονομικων

Γ.Γ. Δεκο

Διάρκεια εκτέλεσης

1987				1988				1989				Μετά το 1989
1ο Τρίμηνο	2ο "	3ο "	4ο "	1ο "	2ο "	3ο "	4ο "	1ο "	2ο "	3ο "	4ο "	

Παρατηρήσεις

Δεν εξοφώνται από τον ΟΣΕ

1. Εξοφάται από τη γηροσύνη για τις τραπεζοαγορές του Π.Δ.
2. Με την ολοκλήρωση της διαδικασίας, η εμπλοκή των υφιστάμενων θα γίνει από 11/89
3. Ο ΟΣΕ πρέπει να αρχίσει την κανονική λειτουργία
4. Να αρχίσει διαδικασία έγκρισης ΟΣΕ-ΟΑΣ

5

6

Είδος Δραστηριότητας

Αρμόδιος
για
ενέργεια

7. Να μελετηθεί ένα σύστημα συνδυασμένων μεταφορών
8. Να μελετηθεί ένα σύστημα για τη βελτίωση της κατανομής του υπεραστικού μεταφορικού έργου
9. Να προβλεφθεί καλύτερη διανομή των επενδύσεων στο δρόμο και το σιδηρόδρομο, ώστε να αυξηθούν οι επενδύσεις και να περατωθούν το ταχύτερο τα έργα για την ταχύτερη απόδοση του επενδεδυμένου κεφαλαίου
10. Να διασαφηνιστούν οι αρμοδιότητες έγκρισης των προμηθειών
11. Να δοθεί έγκριση για ΣΑΔΔ, με στόχο την αντιμετώπιση της προβλεπόμενης αύξησης της χρηματοδότησης του επενδυτικού προγράμματος και της αναμενόμενης και στα επόμενα χρόνια έντασής του, με παρακολούθηση της ορθολογικής οικονομικής διαχείρισης και εξέλιξης των έργων.
12. Να δοθεί η δυνατότητα στον ΟΣΕ Προσλήψεων:
- α. για να διατηρεί σταθερό το πλήθος

ΥΜΕ

ΥΠΕΘ, 1η Προβλεπ.

Υπ. Προβλεπ., Γ.Γ. ΔΕΣΟ.

Διάρκεια εκτέλεσης													Μετά το 1989	Παρατηρήσεις	
1987				1988				1989							
1ο Τρίμηνο	2ο "	3ο "	4ο "	1ο "	2ο "	3ο "	4ο "	1ο "	2ο "	3ο "	4ο "				
															* Απαύριστα κίβριτα
															* Οι αρθοδοσεικτο. Δω διαβαρηνικαυ με εν. εφρ-η τω ΙΣΡΑΗΛΙΚΩ ΝΙΚΩ.
															* Θα αντιφρασηιδω τε. τω καινωγερο υπο ηελλ ραδωτη
															* Εινω Δετα ριθιωσι Κυβερνηση και Υ. Προεδρως

Είδος Δραστηριότητας

κού Οργανισμού, Οργανικών θέσεων. Αυτό κρίνεται απαραίτητο για να υπάρχει μια συνεχής ροή ανανέωσης του προσωπικού του, γιατί μαζικές προσλήψεις δημιουργούν προβλήματα τόσο στην αρχή με την μαζική απειρία όσο και κατά την εξέλιξη (συρροή ορισμένων σειρών-προστριβές εξέλιξης-περιοδική γήρανση με αύξηση κόστους μισθοδοσίας και μείωση παραγωγικότητας).

β. έκτακτου προσωπικού διαφόρων ειδικοτήτων για τα έργα επενδύσεων μέχρις ενός ανώτατου ορίου, που θα καθοριστεί από μελέτη του ΟΣΕ με βάση το 5ετές πρόγραμμα, ώστε και η ροή των έργων να είναι σταθερή αλλά και να μη χρειάζονται μεγάλες αυξομειώσεις του προσωπικού αυτού.

Οι μονιμοποιήσεις που θα γίνονται με βάση την § 12.α, θα γίνονται κατά προτίμηση από αυτό το προσωπικό, ώστε αφενός να μην παραμένει επί μακρόν έκτακτο (κοινωνικοί λόγοι) και αφετέρου θα εντάσσεται ήδη εκπαιδευμένο προσωπικό

